

## SZIEGEDI TAMÁS\*

### *Az újpesti lóvasúti indóház története*

A városi személyszállítás színvonala, innovációja egy-egy település korabeli szervezettségét, igényességét jól jellemzi. Budapest közlekedésfejlődésének fénykora egybeesett a város gazdasági-társadalmi felvirágzásának azzal a fél évszázadával, amely a magyar-osztrák kiegyezéstől az első világháború idejéig tartott. Ebben az időszakban épült ki a lóvasúti, majd a villamosvasúti hálózat, 1870-ben a Sikló, 1873-ban a Fogaskerekű Vasút, 1896-ban a Millenniumi Földalatti Vasút átadására került sor, 1916-ban pedig már az autóbusz-közlekedés is megindult. Szeretett fővárosunk megannyi különleges közlekedési emléke közül ezúttal az újpesti lóvasúti indóház történetét szeretném felidézni. Időszerűvé teszi ezt az a körülmény is, hogy az épület éppen napjainkban újul meg.

Pest és Palota egykori határán – a 37-es számú határ menti dűlőn – már 1749-ben vendégfogadó állt. A korabeli térképek tanúsága szerint egészen Nagy-Budapest kialakításáig ez a Váci országút mellett lévő kocsmá jelentette a határpontot Budapest és Újpest között. A Pest városának tulajdonában lévő mintegy ötholdnyi telek és a vendégfogadó 1861-ben cserélt gazdát. Az új tulajdonos, **Wagner János** elismert építőmester hírében állt, több **Ybl** épületnek – így pl. a ferencvárosi templomnak – volt a kivitelezője.

Jó érzékkel vásárolt ingatlanokat. Egyike a legkorábbi rózsadombi telektulajdonosoknak, hatalmas villáját a Gül Baba türbéje szomszédságába építette, a türbe köré pedig szőlőt ültetett. Az újpesti telekkel is voltak elképzelései, engedélyre váró tervei a fogadó átépítésére. A telektörténet adatai szerint Wagner 1866-ban tízéves, tartós bérleti szerződést kötött a Pesti Közúti Vaspálya Társasággal, ám még a határidő lejártá előtt el is adta az ingatlant a társaságnak, mivel az Pest és Újpest határán kívánta kialakítani az első lóvasúti végállomást. Ez időtől kezdve az épület története elválaszthatatlan a közlekedéstörténettől.

Európában hatodikként, 1864-ben Pesten is létrejött egy részvénytársulat Károlyi Sándor elnökletével, azzal a céllal, hogy lóvasutat építsen a két város között. A 10 és fél kilométer hosszú vaspályát viszonylag gyorsan felépítették, így a megnyitót már 1866. augusztus elején megtarthatták.

Azon a napon két zárt és három nyitott kétfogatú kocsi indult a Széna térről az Újpesti Indóházig. A 37 perces út végére érve, az ünneplő gyülekezet minden várakozását felülmúlta az indóház látványa. „*Tágas helyiségei, termei, karzatai és díszes festésű falai mindnyájunkat meglepték*” – írta a korabeli sajtó. A szájhagyomány szerint az épület valamikor a Károlyiak vadászkastélya volt.

\* BKV Rt. 1072 Budapest, Akácfa u. 15. Telefon: 461-6505.



Erre utal a közkeletű név is, hiszen a környék lakosai Bagolyvárként emlegetik az egykori mulató-vendéglőt. Romantikus szépsége okán feltételezték, hogy Ybl tervezte a fogadót, ám ha a Wagner által engedélyezésre benyújtott tervet megvizsgáljuk, az lényegében teljesen megegyezik a felépült házzal.

Sokféle építészeti elem együttesen jelenik meg az épületen. A külsőn az ablakkeretezések a korai, még klasszicizáló romantika formavilágát tükrözik, a homlokzaton elhelyezett maszkok pedig a hellenizmus hatását mutatják. Egyes feltételezések szerint a maszkok eredetileg a régi Nemzeti Színház belső díszítményei voltak, onnan helyezték át őket. A belső tér oldalfalait gazdag plasztikai díszítés jellemezte, a földszinti nagyterem mennyezetét stukkókkal keretezett kazetták tagolták, alatta terrakottából készült gyümölcsfüzérés díszítés futott körbe. A terem tagolását négy atlasz tartotta mennyezeti gerendák határozták meg. Az emeleti terem szépsége vetekedett a földszintével: a fa gerendákat női fejet mintázó gipszkonzolok támasztják alá, s itt is körbefut a falakon a leveles ornamentális fríz.

Az indóház földszintjén volt a vaspálya várócsarnoka, de itt kapott helyet a biliárdterem, a kávézó és a söntés is. Az emeleti részt a bálterem és a vendégszoba foglalta el.

A műemlék jellegű épületet 1958 és 1961 között **Borsos László** tervei alapján állították helyre. Ekkor az épület minden nyilvános funkcióját elvesztette. Évtizedekig a BKV kishajózási üzemének irodái kaptak itt helyet. 1981-ben került sor az új Váci út nyomvonalának meghatározására. A Fővárosi Műemlék Felügyelőség és a BKV együttesen elérte, hogy az út enyhe kanyarulattal kikerülje az épületet, így az nem esett az útépítés áldozatául.

A kishajózási központ elköltöztetése után a BKV értékesítésre bocsátotta a Bagolyvárat. Az új tulajdonosok – a Lóvasúti Indóház Kft. – igényes és hitelesen rekonstruált helyreállító munkájának köszönhetően már eredeti szépségét mutatja az épület. S bár a közlekedéshez kapcsolódó szerepét már elvesztette, mégis a „hely szelleme” azt sugallja, visszakaphatná idegenforgalmi, vendéglátói funkcióját.

A történet jelzi, hogy nemcsak a korszakalkotó találmányoknak, hanem a szerényebb emberi ambícióknak is komoly szerepük van a társadalom innovációjában. Érdeklődéssel várhatjuk, hogy a vendéglátás és a városi közlekedés egykori épületének sorsa hogyan alakul a jövőben. Érdeemes megtekinteni és megbecsülni ezt az emlékünket és a mellette ma már áruházként működő régi villamos kocsiszínt is. Emlékeztessenek egy dinamikus városfejlődési korszakra, elődeink haladó gondolkodására. Jelképezzék a folyamatos megújulást, az ésszerű funkcióváltást, a fejlődés változatos lehetőségeit.

Megemlékezésem forrásaként tisztelettel említem meg **dr. Kemény Mária** művészettörténész tanulmányát és **Nyári Mária** újságíró cikkét e tárgykörből.